

DIBATTITO

LEOPOLDO TULLIO

(c.s.)

Ad inizio del dibattito, desidero chiedere al dottor Pesle quali siano, a suo avviso, i motivi per cui il porto di Trieste, o altri porti del Nord Adriatico, non sono riusciti a convogliare il traffico verso l'Europa dell'Est.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Ritengo che i motivi sono da ricercare nella sempre maggiore concentrazione dei traffici in un porto: dobbiamo pensare che, ad esempio, Amburgo ha una partenza ogni due giorni per gli Stati Uniti d'America, cioè vi è una nave *porta-container* in porto ogni due giorni, che carica per il Nord America; mentre per l'Estremo Oriente ci sono dei vettori che effettuano dei "megacarichi" ogni settimana (vi saranno cinque grossi vettori, per cui solo tenendo conto di questi abbiamo quasi una partenza al giorno).

Premesso ciò, è chiaro che, con la capienza di quattromila e più contenitori di una nave *porta-container*, si hanno delle economie fiscali così grandi che il costo *slot*, il costo per cella su una di queste

navi, si riduce pochissimo. Così, quando questi vettori hanno esaurito il loro mercato tradizionale, che tengono ai livelli più alti possibili, cosa fanno? Vanno a ricercare tutti quei mercati più distanti, e che sono peraltro mercati nuovi, che comportano di solito ordini aggiuntivi e non tolgono ricavi a quelli di cui possono già disporre; e quotano dei prezzi molto bassi allo scopo di attrarre il traffico.

Questo è il motivo per cui costa meno andare da Praga o da Hong Kong ad Amburgo piuttosto che venire a Trieste, anche se la distanza è molto inferiore in quest'ultimo caso. Da Trieste parte una nave del "Lloyd Triestino" ogni dieci giorni, e anche se logisticamente questo porto fosse attrezzato per concorrere con il Nord Europa, opererebbe ugualmente in perdita; opera in perdita già adesso, immaginatevi in condizioni di vera concorrenza!

ENZIO VOLLI

*(marittimista, libero docente di Diritto della Navigazione
nell'Università di Trieste)*

A mio avviso, rispondendo alla domanda del professor Tullio, i motivi risiedono anche nelle nostre organizzazioni, tecnica e legislativa.

Con riguardo alla prima, da un lato, Trieste è un porto che opera per il novanta per cento sull'estero; ebbene, gli orari di servizio degli uffici della dogana non consentono ai TIR di effettuare le operazioni doganali: il porto di Trieste lavora dalle sette, sette e mezza del mattino alle quattordici, ma dalle dodici e trenta alle tredici e trenta la guardia di finanza fa la pausa per la mensa, e non siamo stati

capaci, in trent'anni, di organizzare dei turni "fuori orario" allo scopo (perché, poi, alle quattordici la dogana chiude e riapre alle diciassette; alle diciassette e trenta, infine, il centro elettrocontabile di Udine, che emette le bollette, chiude gli uffici).

Questi sono i problemi, e ogni TIR costa quattrocento, cinquecentomila lire al giorno quando non effettua le operazioni doganali. Quindi, il porto di Trieste sdogana, praticamente, per quattro ore al giorno.

Dall'altro lato, abbiamo avuto il continuo conflitto con le compagnie portuali, con le difficoltà comuni a tutta l'Italia, ma particolarmente accentuate in un porto che deve operare in regime di concorrenza. A Capodistria, che è un porto che funziona dal punto di vista tecnico peggio di Trieste, ma che lavora ventiquattr'ore al giorno, una nave si ferma per due terzi del tempo necessario per una sosta a Trieste. Tutto ciò, quindi, incide sui noli, e se noi lo aggiungiamo alle considerazioni che il dottor Pesle ha testé fatto, capiremo perché non siamo riusciti a penetrare nei bacini orientali.

Aggiungete, poi, a questo le difficoltà di comunicazione. Le comunicazioni ferroviarie e stradali con il centro Europa sono pessime. Noi abbiamo delle linee ferroviarie molto lunghe e una tratta ferroviaria che facciamo pagare moltissimo rispetto a tutto quello che è il resto della strada da percorrere. Da Aurisina a Trieste vi sono trenta chilometri, pagati a tariffa piena anziché con delle facilitazioni: quindi il costo viene ad incidere notevolmente.

Oltre alle considerazioni di carattere tecnico, anche dal punto di vista organizzativo-giuridico - con degli enti autonomi portuali la cui autonomia è quella che è, la cui possibilità decisionale è quella

che è, i cui finanziamenti sono quelli che sono -, non siamo riusciti, in tutti questi anni, ad attuare se non minimamente quelli che erano stati i progetti che avevamo discusso cinque anni fa proprio qui, a Pozzallo, riguardanti i rapporti di *authority* e la possibilità di avere una legislazione autonoma. Tutto questo incide, ed incide naturalmente in modo maggiore dove la concorrenza è con altri sistemi, con altre possibilità. Le compagnie ex iugoslave lavoravano (non dico meglio ma) più celermente di noi, e non parliamo poi di quelle della Germania: voi sapete che conviene percorrere in treno il tratto da Milano o da Torino ad Amburgo che venire, non dico a Trieste, ma a Genova stessa. Questo è il quadro generale, con una incapacità di operare poi, tecnicamente, sul porto, perché noi abbiamo ancora le tariffe calibrate in un certo modo, le squadre composte da sette persone (mentre ad Amburgo lavorano in due), ecc.

Se non riusciremo a fare qualcosa di reale, saremo sempre di più allontanati dal grosso traffico intermodale, mondiale e mediterraneo, e diventeremo nient'altro che dei "sudditi" dei grossi operatori: potremo solamente cercare di ottenere il migliore *modus operandi* nella strettissima fascia che ci sarà riservata.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Vorrei aggiungere che quanto detto dal professor Volli, però, non è il solo problema.

Ad esempio, La Spezia, nel 1991, era di gran

lunga il principale porto italiano ed il secondo porto mediterraneo: ha portato via quote di traffico a Livorno e a Genova perché è un *terminal* privato, del quale hanno la gestione due operatori, che hanno fatto e continuano a fare degli aumenti di personale. Resta lo svantaggio dell'industria del commercio mediterraneo rispetto a quello del Nord Europa.

FEDERICO BIANCA

(dottorando di ricerca in Diritto della Navigazione e dei Trasporti)

Desidero chiedere se gli accordi che vengono posti in essere dagli operatori tengono conto, in qualche misura, anche minima, della Convenzione internazionale, che non è entrata in vigore, ma costituisce, almeno per noi, un punto di riferimento.

ANTON GIULIO LANA

*(dottorando di ricerca in Diritto ed Economia:
sviluppo e regolamentazione delle attività produttive
nell'area mediterranea)*

Desidero porre una domanda al professor Vermiglio. Lei prima ha parlato di trasporto multimodale come una modalità non autonoma di trasporto rispetto a quello marittimo, aereo, ecc., ma, per la rilevanza che è venuto ad assumere (infatti, prima diceva che ormai tutto il trasporto mondiale è containerizzato), non si potrebbe essere indotti a configurarlo come un trasporto autonomo,

cioè come una nuova forma di trasporto? Tutti i problemi legati alla regolamentazione di tale forma di trasporto -, problemi di conflitto, ad esempio, tra la Convenzione non entrata in vigore e le altre Convenzioni, che hanno reso molto difficile la ricerca di un punto di intesa tra le discipline del trasporto multimodale e del trasporto in genere - non nascono proprio dal non riconoscere al trasporto multimodale un'autonomia?

GIUSEPPE VERMIGLIO

(c.s.)

Bisogna intendersi sulla nozione di "modo di trasporto". Per modo di trasporto in senso tecnico-economico si intende il complesso di tecniche che riguardano l'uso di un mezzo di trasporto particolare. La disciplina giuridica è condizionata dalle tecniche di esercizio dei mezzi, per cui con riferimento ai mezzi si distinguono le modalità di trasporto per aria, per acqua, per terra.

Sotto il profilo tecnico il trasporto multimodale non richiede l'impiego di mezzi di trasporto particolari che implicano modi di trasporto diversi da quelli noti.

Né il *container* può considerarsi mezzo di trasporto, né il traffico containerizzato comprende tutte le fattispecie di trasporto multimodale.

Trasporto multimodale è sinonimo di trasporto con pluralità di vettori, fattispecie, nota e studiata da tempo, che *sub specie iuris* considera il trasporto non solo come la mera operazione di spostamento di cose e persone da un punto all'altro dello spazio con

un mezzo di trasporto determinato, ma come il complesso di operazioni di trasporto da organizzare con più vettori per ottenere un certo risultato: una complessa dislocazione delle persone e cose nello spazio.

In questo caso non cambia il modo di trasporto, il complesso di tecniche che disciplinano l'uso di ogni mezzo per ogni singolo spostamento; cambia "il fatto trasporto" che il legislatore considera non più come singolo spostamento ma come operazione complessa che richiede l'impiego di più vettori e quindi di più modalità.

Dalla plurimodalità del trasporto il legislatore oggi, con il Piano Generale Trasporti e con tutti gli altri interventi legislativi in corso di produzione, si sta spostando a considerare l'intermodalità del trasporto.

Non è più soltanto il problema di disciplinare la multimodalità come modalità autonoma e diversa di trasporto, ma di come il legislatore deve porsi oggi di fronte "al fatto trasporto", che non è più soltanto lo spostamento di una cosa o di una persona da luogo a luogo. Come dicevo, è un'operazione complessa che integra tre aspetti: territorio, trasporti e sviluppo economico. E' centrale la questione dello sviluppo economico: come un'area si collega con il resto del mondo, non è influente ai fini di determinare lo sviluppo o il sottosviluppo dell'area stessa. Come diceva il professor Volli, noi diventeremo area marginale se non riusciremo ad inserirci in questa rete internazionale dei trasporti, ma occorre inserirci non soltanto con la multimodalità intesa come trasporto combinato o trasporto containerizzato, bensì considerando l'intermodalità come integrazione di reti, come integrazioni di collegamenti.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Desidero aggiungere qualcosa a quello che ha detto il professor Vermiglio. In sostanza, noi dobbiamo elaborare una disciplina generale dei trasporti e dell'appalto-trasporto, ossia accentuare l'aspetto dell'appalto di cui il trasporto è tradizionalmente parte. Dei discorsi che sono stati fatti finora, sostanzialmente, è da eliminare l'aspetto della specialità per allargare un po' di più le maglie dogmatiche di quello che è il trasporto, e sussumervi dentro tutto. Questo è il risultato cui voi giovani dovreste tendere nei prossimi vent'anni.

I vari sistemi di trasporto vanno eliminati; bisogna creare un nuovo tipo di contratto di trasporto, possibilmente non soltanto nazionale, ma europeo, in modo da avere nuovi modelli in cui inserire, man mano, le esigenze che emergono; fissare alcuni caratteri generali, a seconda delle nuove sistemazioni e possibilità tecniche, e cercare di inserirvi tutto quanto. Ormai si deve riconoscere in pieno che non servono più le specialità, né i lunghi conflitti tra gli ordinamenti nei quali si applica Amburgo e quelli nei quali non si applica, tra quelli che sono regolati dalla Convenzione del 1924 e quelli che hanno ratificato Visby.

Tre anni fa, nel corso di un dibattito a Parigi, nel quale si è discusso a lungo sulla responsabilità della polizza di carico, abbiamo dovuto riconoscere, dopo sei giorni di lavori, che non riuscivamo a dare un'interpretazione unitaria della stessa norma, perché nei singoli ordinamenti giuridici l'onere della prova era regolato diversamente e non serviva la norma convenzionale. C'è una diversità di interpre-

tazioni della stessa norma, non solo tra *civil e common law*, ma anche tra la Cassazione italiana e quella francese. Quindi, a questo punto, è del tutto evidente che dobbiamo arrivare a qualcosa di diverso, di nuovo.

GUIDO CAMARDA

(associato di Diritto della Navigazione nell'Università di Palermo)

Forse non è un male che questa prima giornata di studi abbia, pur se i presenti siamo in prevalenza giuristi, più una caratterizzazione economica che giuridica. Il diritto è “servente”, secondo me.

C'è stato un periodo, anche i giovani se ne ricorderanno perché non è molto lontano, in cui andavano di moda i discorsi sui sistemi portuali; poi, per anni, di questi, non se n'è sentito più parlare. Ora mi pare che dalle due interessanti relazioni di questa mattina emerga la necessità di una loro riconsiderazione.

Quando il dottor Pesle, nella sua relazione, parlava delle fortune di La Spezia, io mi domandavo: sono fortune tutte basate sulle capacità industriali locali o, in buona parte, sulle disgrazie altrui, cioè sull'inefficienza, ben nota a tutti, del porto di Genova? Una cosa è accrescere il traffico, un'altra è spostarlo e fare concorrenza “in casa”. Nei miei trascorsi, ormai lontani, in un'altra veste, ho avuto esperienze di controllo di gestione dell'Ente porto di Savona, a soli quarantacinque chilometri di distanza da Genova. I due enti portuali si facevano concorrenza con tariffe sottocosto, salvo, poi, il puntuale intervento delle leggi statali per risanare i bilanci.

Vengo alla domanda: cosa pensano i relatori di questi sistemi portuali? Perché è vero che è importante l'iniziativa privata (non ci sono dubbi che bisogna rendere molto meno burocratico il porto), però una politica di investimenti globali in Italia (attrezzarci con le navi "ultra Panama" e tutto il resto) non richiede ancora una programmazione, un intervento infrastrutturale di base? E se così è, questo può avvenire - a mio avviso - solo rilanciando i sistemi.

GIUSEPPE VERMIGLIO

(c.s.)

Indubbiamente, il Piano Generale dei Trasporti punta ai sistemi portuali come lo strumento per riequilibrare il traffico internazionale dell'Italia e per inserire il nostro Paese nei circuiti internazionali. Nel PGT non è soltanto il sistema portuale l'elemento pregnante della nuova azione che il sistema generale dei trasporti sollecita; questo sollecita anche i corridoi plurimodali, intesi come interventi infrastrutturali combinati per una nuova politica del trasporto terrestre, raggruppando il trasporto su gomma e il trasporto ferroviario.

In questo momento, c'è un calo di attenzione della politica dei trasporti per il trasporto marittimo, e si punta tutto sulla politica del trasporto ferroviario, impostazione questa che - a mio avviso - è sbagliata perché tende a riequilibrare il trasporto Nord-Sud (il traffico che attraversa lo Stretto) spostando il traffico gommato sul treno. Il trasporto combinato in senso tecnico, invece, riguarda due

modalità, due tecniche della stessa modalità di trasporto terrestre, e il PGT tenderebbe proprio a favorire questo sistema, questo tipo di traffico; lo “spostamento” del traffico dalla strada alla rotaia comporterebbe perdite economiche veramente intollerabili.

Se osserviamo il Piano Generale degli Interporti, nell'Italia del Nord c'è una trentina di interporti, mentre al Sud ci sarebbe un interporto da individuare nell'area romana, un interporto a Napoli, e un interporto ancora da individuare nell'area calabrese (Crotone o Gioia Tauro), più altri due a Palermo e a Catania. Poiché questi interporti non sono progettati per il trasporto combinato terra-mare, ma terra-terra, cioè strada-rotaia, noi avremmo che gli autotreni della zona di Messina dovranno andare nell'interporto di Catania per imbarcarsi sul treno e per poi tornare a Messina per poter transitare sullo Stretto. Gli autotreni di Termini Imerese, invece, dovranno scaricare a Termini Imerese per poi arrivare anch'essi a Messina; ma la tratta ferroviaria è ancora ad un solo binario, con notevoli tempi di percorrenza, e per trasbordare il treno un traghetto impiega un'ora e quaranta, mentre per le autovetture impiega venticinque minuti, carico e scarico compresi.

In un altro Convegno qui a Pozzallo, inoltre, qualcuno diceva che se noi spostassimo tutto il traffico dei primaticci della zona di Ragusa dalla strada alla ferrovia, interesseremmo tutta la rete ferroviaria italiana, perché se il milione di autotreni a ciò necessario dovesse dalla Sicilia raggiungere il Nord d'Italia (La Spezia, Livorno, Ravenna, Parma, Bologna, ecc.) via treno, con doppio binario da Villa San Giovanni a Napoli, bloccheremmo tutto il sistema.

Dunque, malgrado si parli di tecniche intermodali, di sistemi, di visione, di efficienza, di efficacia, di produzione, di costi, ci si muove ancora con iniziative sporadiche, frammentate, che giocano su determinati gruppi di interessi.

GUIDO CAMARDA

(c.s.)

Credo che il sistema, però, servirebbe, tant'è che negli altri paesi pochi porti concentrano l'intero traffico. E' emerso chiaramente da questa esperienza che il sistema dovrebbe servire a concentrare la gran parte degli investimenti in pochi porti, salvi interventi ben mirati per eventuali altri casi particolari, presi in considerazione per la specializzazione dei singoli porti o per altre ragioni compatibili con la logica del sistema stesso.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Ritengo che questo presuppone, però, delle vie di comunicazione e degli aeroporti efficienti a servizio delle aree portuali.

GIUSEPPE VERMIGLIO

(c.s.)

Una delle cose che non è stata realizzata nel Piano Generale Trasporti, che è, diciamo, ancora in sordina, in quiescenza, è quella dei “corridoi plurimodali”. Il corridoio plurimodale, si dice nella nota di aggiornamento al PGT, non è un’integrazione soltanto infrastrutturale, ma gestionale, per cui nel relativo progetto si debbono valutare non soltanto, ad esempio, il completamento dell’autostrada Messina-Palermo, ma anche la bontà dell’investimento in relazione ed in correlazione con tutti gli altri investimenti che sono previsti, per arrivare quindi ad un progetto di corridoio in cui si concretizza un’integrazione modale; è inutile cioè completare l’autostrada e lasciare fermo il “trenino” di Termini Imerese.

Quindi, per la gestione degli investimenti non ci si riferirà più a strade, ferrovie, porti, aeroporti, ma si dovrebbe arrivare ad un momento di concentrazione unitaria con il “gruppo di comando”. Nel PGT, nella prima pagina, si afferma che se il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica dei Trasporti, che compendia tutto, non ricompona a livello di quadro di comando tale frammentazione, accanto al CIPET occorre un “progetto di corridoio”.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Desidero fare una precisazione su La Spezia. Quest'ultima ha goduto delle disgrazie di Genova e di Livorno, ma la ragione - a mio avviso - non può essere ricercata sul piano generale di organizzazione dei porti, ma sul piano di privatizzazione dei *terminals* portuali, perché saranno poi la concorrenza e la posizione geografica del porto rispetto ai principali centri interni a determinare la scelta dell'operatore. E' l'operatore multimodale che sceglie il porto e che lo costruisce, se non lo trova.

Pertanto, un piano di programmazione non può cambiare la situazione; bisogna, a mio parere, lasciare spazio all'iniziativa privata, la quale attirerà il cliente, cioè la compagnia di navigazione, l'operatore multimodale, offrendogli tariffe vantaggiose e attrezzature idonee.

La Spezia com'è nata? E' nata perché degli operatori, tipo la linea "Messina", la "Conscip" e la "Tarros" per la Sardegna, hanno visto in La Spezia la possibilità di operare in *terminals* privati, e si sono attrezzati di conseguenza. Poi hanno allargato la sfera ad altri operatori, sono andati alla "Finmare" e hanno attratto tutte le sue navi, che prima andavano a Genova e a Livorno, attraverso tariffe più vantaggiose. E' chiaro che, per motivi politici, ha contribuito anche il disservizio di Genova e di Livorno. La compagnia "Finmare" prima di abbandonare il porto di Genova per un *terminal* privato ci ha pensato due volte, ma queste sono "questioni italiane" che vanno molto al di là della logica!

GABRIELE SILINGARDI

(ordinario di Diritto della Navigazione nell'Università di Modena)

La relazione del dottor Pesle evidenzia con preoccupante realismo il *gap* che divide l'Italia dagli altri paesi industrializzati sotto il profilo dell'organizzazione del sistema trasporti. Ne deriva un profondo senso di disagio per lo studioso che tanta attenzione e speranza aveva riposto nel Piano Generale Trasporti; certamente, alla luce della relazione del dottor Pesle, il PGT nulla più sembrerebbe che una buona analisi, lungi dal costituire la base di una seria e concreta politica che garantisca il riequilibrio delle diverse modalità di trasporto in funzione di un più efficiente riassetto del sistema trasporti nel nostro Paese.

Allora, se la situazione è quella descritta dal relatore, probabilmente va detto con molta franchezza che le (poche) risorse di cui abbiamo la disponibilità debbono essere impiegate non già nel potenziamento di strutture portuali oramai chiamate ad assolvere un ruolo (bene che vada) di centri di trasbordo o di smistamento traffici, da navi *porta-container* di grandi dimensioni a navi *feeder*, bensì in altra direzione, e cioè in un effettivo rafforzamento dei traffici multimodali e nell'attivazione di un serio collegamento ferroviario di merci. Mi pare che soltanto la realizzazione delle basi di una struttura di trasporto multimodale adatta al traffico degli anni ... duemila (e cioè rete ferroviaria ed interporti), più che investimenti in porti oramai tagliati fuori dalle linee marittime di rilievo, consenta al nostro Paese di riacquisire un ruolo minimamente significativo nella comunità internazionale dei traffici.

LIVIO PESLE

(c.s.)

A mio avviso, bisognerebbe prendere ad esempio il sistema ferroviario tedesco, dove le ferrovie, assieme ad operatori privati, hanno apprestato tutta una serie di *terminals*, che noi chiamiamo interporti, ma che in effetti sono *terminals* ferroviari, dove si trasferisce il contenitore da vagone ferroviario a camion. Non solo: è stata costituita una società mista, cioè costituita dalle ferrovie (della *Deutsche Bundesbahn*) e da operatori privati, per gestire il *terminal* e l'autotrasporto da esso ai vari centri, alle diverse città che vi gravitano intorno. L'utente, rivolgendosi a questa società mista pubblico-privata tedesca, paga una tariffa dal proprio domicilio, in qualsiasi località della Germania, fino a qualsiasi altra destinazione che sia un porto o un altro *terminal*. L'organizzazione del sistema è piuttosto semplice e costituisce un esempio da seguire. In Italia, però, abbiamo probabilmente problemi di carattere geografico, dovuti alla struttura del Paese, che impediscono uno sviluppo del trasporto ferroviario simile a quello tedesco.

Per quanto riguarda poi la funzione dei porti italiani, e dell'area mediterranea in genere, essi non possono aspirare a diventare punti di riferimento per navi porta-contenitori che tendono a diventare sempre più grandi. Ci saranno presto dei *feeders*, non più da centinaia ma da migliaia di contenitori, che avranno una funzione di collegamento tra porti di notevole importanza. Di conseguenza, non ci sarà più una nave che da La Spezia salpa direttamente per l'Estremo Oriente: ma passerà prima da Malta, con notevole aggravio di costi. Si instaura, cioè, una

sorta di circolazione secondaria.

Io so di armatori e vettori che operano dall'Italia all'Estremo Oriente - la *Yang Min* (un grosso operatore di Taiwan che effettuava scali regolari nel porto di Genova), ad esempio, - che non intendono scalare più nei nostri porti perché utilizzano navi di sempre maggiori dimensioni. Ci sarà, nell'immediato futuro, una sempre maggiore domanda di punti di trasbordo nel Mediterraneo meridionale: Palermo, in questo contesto, potrebbe avere un'occasione unica, in quanto tecnicamente potrebbe essere un *terminal* adatto ad effettuare operazioni di trasbordo, ma necessita di un'organizzazione, con i *terminals* privati, che sia concorrenziale.

ENZIO VOLLI

(c.s.)

Specialmente dopo "l'illusione" del progetto di Cagliari.

LIVIO PESLE

(c.s.)

Quel progetto era in anticipo di vent'anni.

MASSIMO DELIANA

(ricercatore di Diritto della Navigazione nell'Università di Cagliari)

Il progetto del Porto Terminal Mediterraneo di Cagliari (P.T.M.) era sì in anticipo di vent'anni, ma ora si ritrova ad essere in ritardo di dieci: si pensi che ancora non sono stati appaltati neanche i servizi.

Cagliari ha un porto canale nuovo di zecca (e mai entrato in funzione) tra i più grandi del Mediterraneo, con migliaia di ettari di terreno destinati ai servizi, ma non è riuscito, e temo non riuscirà ormai più, ad imporsi come centro di smistamento attrezzato e di trasbordo per l'area del Mediterraneo meridionale. In linea teorica il P.T.M. di Cagliari avrebbe potuto rappresentare il punto d'arrivo e di partenza delle grandi tratte intercontinentali di carichi unitizzati (da e per Suez e Gibilterra), ma in realtà si prefigura una sua utilizzazione più vicina all'uso di un porto commerciale tradizionale.

MICHELE COMENALE PINTO

*(ricercatore di Diritto della Navigazione
nell'Università La Sapienza di Roma)*

Una domanda di carattere pratico, ripensando all'esperienza delle petroliere. Il fenomeno del gigantismo non impedirà, ad un certo punto, di navigare nel canale di Suez? O forse lo impedisce già?

LIVIO PESLE

(c.s.)

Ritengo che tale fenomeno impedisce di navigare nel canale di Panama, alle navi di oltre trentanove metri di larghezza), ma a Suez non ci sono problemi. Una *porta-containers* anche di seimila TEUS è sempre sull'ordine di sessanta-settantamila tonnellate: non si arriva mai al gigantismo delle petroliere di duecentomila tonnellate. D'altra parte, quella di Panama, non è una rotta importante a livello mondiale. Ormai le rotte maggiori sono: l'Estremo Oriente, la costa californiana (che è la più importante), la costa orientale americana, il Nord Europa. Noi siamo interessati, come Mediterraneo, alle rotte Nord Europa-Estremo Oriente e Nord Europa-Australia.

LEOPOLDO TULLIO

(c.s.)

Ringrazio i relatori di questa prima giornata dell'Incontro di studio. Ringrazio, altresì, quanti hanno partecipato, ponendo stimolanti quesiti, al dibattito e dichiaro chiusi i lavori odierni.